

1973 டிசம்பர், 3]

[டாக்டர் மு. கருணாநிதி]

செல்லும்போது அவர்களுக்கு இந்நிதியிலிருந்து அவர்கள் செலுத்தி உள்ள தொகை அதற்கேற்ப அரசு செலுத்தும் தொகை (காண்ட் ரிப்ப்யூஷன்) ஆகியவை அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படும். எடுத்துக் காட்டாக, இத்திட்டம் செயலுக்குக் கொண்டு வரப்பட்ட பிறகு பத்து ஆண்டுகள் கழித்து பணியிலிருந்து ஓய்வு பெறும் அரசு ஊழியர் ஒருவர் இந்த நிதிக்கு ரூ. 1,200 செலுத்தியிருப்பார். அரசு அளிக்கும் தொகை உட்பட அவர் மொத்தம் ரூ. 1,600 பெறுவார். அதேபோல, இருபது ஆண்டுகள் கழித்து பணியிலிருந்து ஓய்வு பெறும் அரசு ஊழியர் மொத்தம் ரூ. 4,000 பெறுவார். இதில் அவர் செலுத்திய தொகை ரூ. 2,400 அரசு அளிக்கும் தொகை ரூ. 1,600. முப்பது ஆண்டுகள் கழித்துப் பணியிலிருந்து ஓய்வு பெறுபவர் ரூ. 7,200 பெறுவார். இதில் அவர் செலுத்தும் தொகை ரூ. 3,600. அரசு செலுத்தும் தொகை ரூ. 3,600. அரசு ஊழியர்களுக்கு கணிசமான அளவு நன்மை பயக்கும் இத்திட்டத்தினை இம்மன்றம் வரவேற்குமென நான் நம்புகிறேன். இத்திட்டம் 1974 ஜனவரி முதல் செயலுக்குக் கொண்டு வரப்படும்.

திரு செ. முத்துசாமி : மாண்புமிகு துணைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் கொண்டுவந்துள்ள இந்தத் திட்டத்தினை வரவேற்கிறேன். அரசு ஊழியர்களுக்கு என் கொண்டுவரப்பட்டுள்ள இந்த அருமையான திட்டம் ஆசிரியப்பெருமக்களுக்கும் உண்டா என்று, காலையில் மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் இதை அறிவித்த நேரத்தில், பலருக்கும் இதுபற்றிச் சந்தேகம் ஏற்பட்டது. எனவே ஆசிரியப்பெருமக்களுக்கும் இத்திட்டம் உண்டா என்பதை மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் அறிவித்து ஆசிரியர்கள் சமுதாயத்திற்கு அப்படிப்பட்ட மகிழ்ச்சி தரத்தக்க அறிவிப்பினைச் செய்து அவர்களை வாழவிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : அரசு ஊழியர்கள் என்றால், ஆசிரியர்களும் அடங்க வேண்டும்.

திரு செ. முத்துசாமி : மாண்புமிகு துணைத் தலைவரவர்களே, அரசு ஊழியர்கள் என்று சொல்லும்போது, தனியார் பள்ளி ஆசிரியர்கள் அரசு ஊழியர்களாகக் கருதப்படுவதில்லை. எனவே, இதை விளக்கமாக அறிவித்து, ஃபைனான்ஸிலிருந்து அரசு ஆணை வரும்போது “ஆசிரியர்களுக்குத் தனியாக வரும்” என்று போடப்படுவதால் ஆசிரியர்களுக்கு இருக்கிறதா இல்லையா என்ற சந்தேகம் அடிக்கடி ஏற்படுகிறது. ஆகவே இதை நிவர்த்தி செய்ததற்காக மீண்டும் என் நன்றியினைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

[மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் தலைமை]

7. அரசின் சட்ட முன்வடிவுகள்—தொடர்ச்சி.

(3) தமிழ்நாடு 1973-ஆம் ஆண்டு, நகர-நாட்டுப்புற அமைப்பு (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 31/73).

* மாண்புமிகு திரு க. அன்பழகன் : தலைவரவர்களே, “சட்டப்பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ்நாடு, 1973-ஆம் ஆண்டு,

தமிழ் நாடு, 1973ஆம் ஆண்டு, நகர—நாட்டுப்புற அமைப்பு
(திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு
எண் 31/73)

[1973 டிசம்பர், 3]

நகர-நாட்டுப்புற அமைப்பு (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு @ (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 31/1973) ஆய்விற்கு எடுத்துக்கொள்ளப்படவேண்டும்” என்று முன் மொழிகிறேன்.

பி. ப., 5—20 இந்தத் திருத்தச் சட்டத்தைப் பற்றிய இந்தக்கருத்து விளக்கத்தையும் நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

சென்னை பெருநகர் சீரமைப்புக்காக 1971-1991 கால அளவிற்கு வரையப் பட்டுள்ள சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதியின் முறையான மேம்பாட்டுக்கான நீண்ட காலத் திட்டம் பற்றி உறுப்பினர்கள் அறிவர். சாலைகள், போக்கு வரத்து, செய்தித் தொடர்பு, லீட்டு வசதி, குடிநீர் வழங்குதல், மற்றும் கல்வி வசதி ஆகிய தேவைகள் நிறைவே அடிப்படையான பொருளாதார சமூக வசதிகள் உருவாகுமாறு செய்து கொடுப்பதன் மூலம் பெருநகர்ப் பகுதியில் விரைவான மக்கள்தொகைப் பெருக்கத்தினால் ஏற்பட்டுள்ள தேவைகளின் இடைவெளியை நிறைவு செய்வதே இத்திட்டத்தின் நோக்கமாகும். பெருநகர் சீரமைப்பு அடையவேண்டிய நிர்ப்பந்தமான நிலையில் சுமத்தப்பட்ட பெரும் தேவைகளை, நிர்வாக முறையிலும், நிதி வசதியிலும் ஒருங்கிணைக்கும் அதிகாரத்துடன் இயங்கக் கூடிய ஓர் தனி அமைப்பினால், தேவைகள் நிறைவேறி மக்களுக்கு மன நிறைவளிக்கும் வகையில் முழு அளவில் திட்டமிட்டு நிறைவேற்ற இது வகை செய்கிறது. இதனால் பல்வேறு நிருவாக அமைப்புக்களின் பணியைத் தொடர்புடன் ஒருங்கிணைப்பதன் மூலம் “திட்டத்தின்” நோக்கங்களை எளிதாகவும் செம்மை யாகவும் நிறைவேற்றவியலும். இதனையே நோக்கமாகக் கொண்டு, அரசு, “சென்னைப் பெருநகர் சீரமைப்புப் பணி மன்றம்” என்னும் அதிகார மன்றம் ஒன்றினை அமைத்துள்ளது. இந்த அதிகார மன்றத்திடம் மற்றப் பணிகளுடன் சென்னைப் பெருநகர் திட்டப் பகுதிக்கான வளர்ச்சித் திட்டங்கள் முழுவதையுமோ அல்லது அதன் ஒரு பகுதியையோ தயாரிக்கும் பணியும் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டங்களில் தமிழ் நாடு 1971-ஆம் ஆண்டு நகர-நாட்டுப்புற அமைப்புத் திட்டச் சட்டத்தின் கீழ் கருதப்பட்டுள்ள வளர்ச்சித் திட்டங்களில் வகை செய்யப்பட்டுள்ள பொருள்கள் யாவற்றிற்கும் அல்லது அவற்றில் எதற்கேனும் வகை செய்யப்படும்.

இதையே வேறு வகையாகச் சொன்னால் சென்னை பெரு நகர் சீரமைப்பு மன்றம் சென்னை பெருநகர் திட்டப் பகுதிக்கு திட்ட அதிகார மன்றமாக தனிப்பட்ட முறையில் உரிமையோடு செயல்படும். இது தொடர்பாக சில காலத்திற்கு முன்னர் இச் சட்ட மன்றத்தால் நிறை வேற்றப்பட்ட 1971-ம் ஆண்டு நகர நாட்டுப்புற அமைப்பு சட்டத்தைப் உறுப்பினர்களின் நாட்டத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். சென்னை பெருநகர்ப் பகுதி தவிர மாநிலம் முழுவதிலும் 1973-ம் ஆண்டு செப்டம்பர் மாதம் 15-ம் தேதியிலிருந்து கொண்டு வரப்பட்டுள்ள மேற்படி சட்டம் மாநிலத்திலுள்ள கிராமப்புற, நகர்ப்புற நிலங்களில் மேம்பாடு, பயன் ஆகியவற்றைத் திட்டமிடுவதற்கு வகைசெய்கையில், மேற்குறிப்பிட்ட திட்ட முள்ள அதிகார மன்றங்களின் அதிகார வரம்பின்கீழ் கொண்டுவரப்பட்டு வட்டார திட்டப் பகுதிகள், உள்ளூர் திட்டப் பகுதிகள், புதிய நகர்ப் பகுதி கள் ஆகியவற்றின் வளர்ச்சியைத் திட்டமிடுவதற்காக முறையே வட்டார வளர்ச்சி அதிகார மன்றம், உள்ளூர் வளர்ச்சித் திட்ட அதிகார மன்றம்,

@ 131-132ஆம் பக்கங்களில் இணைப்பு III-ஆக அச்சிடப்பட்டுள்ளது.

1973 டிசம்பர், 3]

[திரு. க. அன்பழகன்]

புதிய நகர் வளர்ச்சித் திட்ட அதிகார மன்றம் ஆகியவற்றை ஏற்படுத்துவதற்கு வகை" செய்கிறது. இவ்வாறாக மாநிலத்திலுள்ள நிலங்களின் மேம்பாடு, பயன் ஆகியவற்றுக்காக, சட்டப்படிக்கான 3 அதிகார மன்றங்கள் வெவ்வேறு அளவிலும், மட்டத்திலும் ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கையில் சென்னைப் பெரு நகர் திட்டப் பகுதி சம்பந்தப்பட்ட வரையில் இதேபோன்று செயல் நோக்கங்கொண்ட சென்னைப் பெருநகர் வளர்ச்சி அதிகார மன்றம் தனிப்பட்ட அடிப்படையில் மட்டுமே செயல்படுகிறது. மேற்படி சட்டத்தைப் பொருத்தமான வகையில் திருத்துவதன் மூலம் மேற்படி சென்னை பெருநகர் வளர்ச்சி திட்ட அதிகார மன்றத் தற்கு, சட்டப்படிக்கான ஒரு நிலையை வழங்க வேண்டியது அவசியமென கருதப்படுகிறது.

மேலும் பொதுப் பணியைக் கவனிக்கிற பொதுப் பணித்துறையின் செயலாளரை தமிழ்நாடு நகர-நாட்டுப்புற அமைப்பு வாரியத்தின் உறுப்பினராக நியமிப்பதற்கு வகை செய்து மேற்படி சட்டத்தின் 5-வது பிரிவைத் திருத்தவும், மேலும் வட்பாற வளர்ச்சி திட்டப் பகுதிகள், உள்நகர் வளர்ச்சி திட்டப் பகுதிகள் ஆகியவற்றை அறிவிப்பதில் சரியான வழி முறைகளை வகுக்க மேற்படி சட்டத்தின் 10-வது பிரிவைத் திருத்தவும் இந்த வாய்ப்பைப் பயன்படுத்திக் கொள்வது விரும்பத்தக்கது என்றும் கருதப்படுகிறது.

அரசு, இயக்குநர், இவர்களுக்குள்ள அதிகாரங்களைப் போலவே திட்டமிடும் அதிகார நிறுவனங்களுக்குள்ள அதிகாரங்களை அந்த நிறுவனங்கள் பிரித்தவிக்க அவற்றிற்கு அதிகாரமளிப்பதற்கான விதித் துறையையும் இச் சட்டத்தில் ஏற்படுத்தக் கருதப்படுகிறது. இது குறித்துத் தேவையான அரசுத் திருத்தம் இச்சட்ட முன்வடிவில் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது.

எனவே, இம்மாமன்றம் இச்சட்ட வரைவை ஆலோசனைக்கு எடுத்துக் கொள்ளவேண்டுமென நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு மேல்வைத் தலைவர் : முன் மொழியப்பட்ட தீர்மானம்—

“சட்டப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட தமிழ்நாடு 1973-ஆம் ஆண்டு, நகர-நாட்டுப்புற அமைப்பு (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 31/1973) ஆய்விற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்.”

* THIRU A. R. DAMODARAN: Hon. Chairman, Sir, this is an enabling Bill which visualises the formation of the Madras Metropolitan Development Authority and some of the functions of the Development Authority have been mentioned in the proposed section 9-C of the Bill that has been introduced by the Hon. Minister. Firstly, I would like to speak about the composition of the Metropolitan Authority. It has been stated that it shall consist of 12 persons appointed by the Government, of whom one shall be the Chairman, one shall be the Vice-Chairman, six shall be officers of the Government, two shall be Members of the State Legislature, one shall represent trade and industry and one shall be the member-Secretary, in addition to the other ex-officio

தமிழ்நாடு, 1973 ஆம் ஆண்டு, நகர-நாட்டுப்புற அமைப்பு
(திருத்த) சட்ட முன் வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு
எண் 31/73)

[1973 டிசம்பர், 3]

[Thiru A. R. Damodaran]

members like the Chairman of the Tamil Nadu State Housing Board, the Tamil Nadu Slum Clearance Board, etc. I wish to state that it might be useful if the Government could also think of having representatives from among the Town Planners and Architects on the Metropolitan Authority. It does not seem to be visualised here. They have stated that they would only take one representative from trade and industry. It would be helpful if they could recruit one or two Town Planners and Architects who are interested in such development projects, because they can be in a position to advise the Madras Metropolitan Authority on various developments that have taken place in other parts of the world. Perhaps they would have practical experience and knowledge and it might be useful if such persons are also included in the composition of the Metropolitan Development Authority.

The other point here is that if there are two or more local authorities functioning in the Metropolitan Planning area, such persons not exceeding four in number may be appointed by the Government who are members of such local authorities. Now, Sir, I do not know and I cannot see from the Bill what would be the area of the Metropolitan Development Authority. Probably the Government may fix it at a later stage. It may even be 15 miles, having the centre in Madras City or perhaps it may be 20 miles, and new satellite towns that are being planned may be brought into this. I would like to state that in choosing representatives of the local authorities, it may perhaps be more in the fitness of things if the Mayor of Madras Corporation and the Presidents of the respective Panchayats or the Chairmen of the Municipalities or the local authorities which are involved, are chosen instead of selecting any particular member of such local bodies. It may be better to choose the President or the Chairman or the Mayor, because then the decisions of the Metropolitan Authority would be translated into action and it might help the Metropolitan Authority itself in carrying out many of its objectives.

Sir, mention has been made about the functions of the Metropolitan Authority and they seem to be purely of a planning character. I am not able to visualise as yet what powers will be given to the Metropolitan Planning Authority to enforce its decisions. That has not been made clear in the Bill and all that has been stated here is that it will be in charge of planning and the preparation of comprehensive development plans which they expect the Madras Corporation and the local authorities to carry out. Sir, our experience of Corporation and local authorities is not very encouraging as far as town planning work is concerned. I have faced these problems in my own Municipality, Cuddalore, where almost 14 or 15 years ago, the Director of Town Planning was good enough to prepare certain schemes. These were placed before the Council and they were adopted. But, unfortunately, in seeing that the plan was executed according to the scheme that

1973 டிசம்பர், 3]

[Thiru. A. R. Damodaran]

was prepared by the Director of Town Planning, very little authority could be exercised by the Director of Town Planning, with the result that local bodies allowed non-residential buildings to be put up in residential areas and residential buildings in non-residential areas, creating absolute chaos in the town planning field.

I hope, Sir, that such a conflict of interest will not arise and the Madras Metropolitan Authority which has very important functions, will not find itself frustrated because the local bodies do not give that amount of co-operation which one would normally expect. I hope that is a problem which the Government will look into and if more powers are required for the Metropolitan Authority to enforce its decisions regarding the new areas that have been demarcated by the preparation of residential and non-residential areas development of parks, playgrounds, etc., sufficient authority should be given to the development authority by the Government.

Sir, the problems in the metropolitan area are so vast nowadays that unless we move energetically in the matter, we will be facing absolute chaos in the very near future. We know the problems of our metropolitan areas especially of cities like Calcutta where the entire development of the State can be hampered because of the confusion that arises out of the lopsided or ill-considered development of the bigger metropolitan area. To my knowledge, Sir, the only town which has developed along fairly decent and well-imagined lines is the City of Delhi.

THIRU K. RAJARAM: New Delhi.

THIRU A. R. DAMODARAN: The Delhi Development Authority are dealing both with New Delhi and Old Delhi because the differentiation of Old Delhi and New Delhi no longer exists. Perhaps 25 years ago, the Purana Kila, the Red Fort side would be Old Delhi and the line on this side would be New Delhi. The new City of Delhi has grown to such an extent that we cannot recognise it. The Delhi Development Authority is in charge of the entire zoning of the City, planning of the roads, demarcation of residential and non-residential areas, etc. It is a Herculean task as far as the Madras City is concerned and I do not know how we are going to get rid of the over-crowded and virtually slum areas in Chintadripet or George Town. Seven or eight families will be living in small tenements in extraordinarily difficult circumstances. If the town planning authorities are going to prepare new plans, it may mean that some of the older buildings will have to be completely demolished and as far as I can see from this Bill, no mention has been made of the financial implications of re-zoning or re-planning certain crowded areas in the City. After pulling down old buildings, we have to make up our mind to see that sufficient funds are available to the owners of

தமிழ்நாடு, 1973 ஆம் ஆண்டு, நகர-நாட்டுப்புற அமைப்பு
(திருத்த) சட்ட முன் வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு
பாண் 31/73)

[Thiru. A. R. Damodaran]

]1973 டிசம்பர், 3

the buildings demolished, to construct new buildings in keeping with the plans that are prepared by the Metropolitan Authority. The Government will so bear this in mind, and instead of merely preparing a Master-Plan and saying that a particular portion of the town should be demolished within a particular date or that the owner of a building will not be allowed to use the building either for residential or non-residential purposes it is necessary for us to find the finance required and I hope that the Government will be able to get such authorities as the L.I.C. and other statutory financial bodies to help the Metropolitan Authority to carry out its ideas in this regard.

Sir, in the City of Madras we have recently seen how one small over-bridge or sky-way, or whatever it is called, near Gemini has been able to solve a great deal of traffic problems. There are a number of such crowded areas in our City and I hope, Sir, the Metropolitan Authority will also bear in mind that not only have we to think in terms of easing the congestion on the roads as at present constituted, but we have to think in terms of having a circular roadway or circular tubeway on the radial pattern and this would help in organising the great flow of traffic. If we merely try to remove the congestion in Central Station or George Town, you may find in 5 or 6 years the same situation arising in Mambalam. I hope the Metropolitan Authority will bear in mind that in our country, the development of roads, the development of transport and the development of civic amenities like parks, playgrounds, schools, libraries in residential and non-residential areas will have to be seriously considered and that is where I anticipated that there would be some difficulty between the Metropolitan Authority and the Corporation of Madras and other local bodies that might be involved in this. I do not know that actually the Government have in their mind or what power they are going to give to these bodies and I hope it will be substantial so that they may get things done. I know that very able persons are connected with this but they do not have the authority to push through their ideas and this is one of the serious difficulties that may be encountered by the Government in the near future.

Sir, we have been just discussing a Bill where hand-rickshaws are to be eliminated. It is a good decision of the Government of Tamil Nadu. But, at the same time, the removal of garbage, rubbish and night-soil by our municipalities and even our Corporation is practically awful. Everyday, when we drive along the roads, if you happen to be at the rear of the Corporation vehicle—the rubbish is carried and heaped in the vehicle—it invariably leaves a trail of the rubbish on the road as it passes on and I am surprised that such a thing should not be prevented, because you can solve the problem by having a closed type of vehicle. So, even the removal of garbage and rubbish poses a great problem. I only want to mention this, Sir, because this is where the conflict between

1973 டிசம்பர் 3]

[Thiru A. R. Damodaran]

the local authority and the Metropolitan Authority may arise and I hope the Government will bear this in mind and see that in such conflicts they are ready with plans and measures to ensure that both the local bodies as well as the Metropolitan Authority may work in unison and in co-operation and see that the people living in these cities get a better deal.

Sir, while we think of Madras City only as a Metropolitan area, I believe, the Government of India have recently, two or three days ago, classified certain towns in the southern parts into A class towns, etc. We must also remember that town planning depends largely on how these new cities develop. In places like Madurai, Tiruchirappalli, Salem and Coimbatore, these are four premier cities, instead of waiting for 10 or 15 years when buildings go up in a haphazard way, we can tackle the problem at this stage by an extension of the Metropolitan Authority or by creation of a new Metropolitan Authority in largely urbanised areas. Madurai has already a population of 4 lakhs or has crossed 4 lakhs, and in another 10 or 15 years these cities are going to be as big as Madras was in 1950 or 1960 and so many buildings will come up in such a haphazard way that it will be very difficult to tackle this problem. Therefore, it would be better to have an authority even now. I hope the Government will consider the creation of such authorities in towns having a population of over 2 lakhs and I think there are about only 9 or 10 towns in Tamil Nadu. I hope this aspect will also be looked into and we will have similar bodies constituted in these areas which may work in harmony with the municipalities and corporations. Thank you.

THIRU G. VASANTHA PAI: Mr. Chairman, Sir, I shall be very short in my speech. I would like to supplement the suggestions made by my hon. Friend, Thiru A. R. Damodaran in his thought-provoking speech as to how the Madras Metropolitan Authority should function in the areas assigned to it.

Sir, I have a feeling that the Madras City has vast potentialities to have a sea-world as well as a bird-sanctuary, a deer-sanctuary, zoo and museum in its campus.

MR. CHAIRMAN: A snake-park too.

THIRU G. VASANTHA PAI: Sir, I am not a prowler by night; so I do not know much about the value of a night-park. But as regards snake-park, it is already there and Mr. Vitekar is in charge of it. I have visited that place very often. But, I feel that these have to be spread

[Thiru G. Vasantha Pai]

[1973 டிசம்பர் 3]

out. For example, I find that the Guindy Deer Sanctuary which was in an excellent condition about three or four years ago has now become a victim of persons who are cutting trees and shrubs and the deer are running to the I.I.T. campus. As a result of this, I find that the sanctuary which was meant to be a sort of "Visitors' Paradise" has ceased to be so and the condition of the roads as well as the condition of the poor deer there is rather pitiable. Referring to the snake-park, about which you mentioned, Sir, it is getting on fine and Mr. Vitekar is taking a large amount of interest in its upkeep. Recently, he has brought some black cobra or black serpent from outside and he is himself air-conditioning the place by putting 'thatties' and watering them. But, Sir, all these things have a knack of getting congested in one and the same place. Such of those who would have gone abroad, would have seen the vast playgrounds, parks and things like that. For example, in a place like Washington, you have got a creek—you have got a rock-creek which runs to about 40 miles full of forests and parks on either side as well as places for picnic. Similarly, in a place like Dallas you have got a turtle-creek which has got a white rock lake in it. A place like Poondi Reservoir or Red Hills could be well brought within its campus and beautified. Similarly in a place like Santiago, there is a sea-world which attracts tourists in large numbers from all parts of the world. They charge about three dollars for admission to these places, like our Mahabalipuram. There you find dolphins, sharks and other animals—mammals as well as fish—being made to perform acrobatics and tricks and there are shoals which give a good income. The whole place is almost a desert prize. They meet the whole cost of the arrangements by the collections made from tourists.

Sir, I feel that there is a vast deal of campus in the beautiful space between Mahabalipuram and Thiruvannamiyur or even beyond, up to Ennore, where we can bring this about. As my hon. Friend, Mr. Damodaran said, this can be planned at a higher level and a giant plan can be prepared. As the hon. Member, Thiru A. P. Janardhanam was saying, as is being done in China, a giant plan can be made available for inspection by the public in some central place. In that case, ideas will creep in and persons having those ideas would suggest them to the Metropolitan Authority who could implement the same. Sir, I join with the hon. Member, Thiru Damodaran in his suggestion that architects should be there. I am sure there are a lot of architects in this country who have got very good ideas and who could give valuable suggestions to the Government. They should also be taken in, as a group of persons who could advise and render assistance to the Government in this behalf.

1973 டிசம்பர் 3]

[Thiru G. Vasantha Pai]

Sir, one of the Bills which came up today before the House was the Hackney Carriages Bill and one of the hon. Members went into raptures of poetry at the time the Hackney Carriages Bill was moved and I did not think that a Hackney Carriage Bill would produce such poetry of great dimensions.

MR. CHAIRMAN : That was over thirty minutes before.

THIRU G. VASANTHA PAI : Sir, I was only referring to the poetry. The Bill which was moved in the House related to the banishment of hackney carriages. But one would find even bigger bullock-carts with tyres, and with loads of materials made to go down an under-bridge and again up the bridge, and that is really a pitiable sight. I wish the Government should also ban traffic by bullock-carts with such big tyres, as their next step.

Recently, we had a Seminar under the auspices of the Mylapore Academy in which many of the important persons in the City took part. In that Seminar which was held at "Hemamalini" in Lloyds Road and in which a group of persons belonging to different professions including the Police Commissioner participated, we discussed about the problems affecting transport in the City. We came to the conclusion that the following were the important things which affected the traffic and which spoil the beauty of the City:—Lack of co-ordination between the Electricity Department, the Corporation and the other authorities which rendered roads being cut, both crosswise and lengthwise and the Electricity cables being put both on the top as well as in the bottom. There being absolutely no co-ordination, the roads are being cut and that is responsible for the pot-holes. Recently, an experiment has been made by putting welcome-arches in tubs or drums and if that system is adopted, the roads would not be dug. But, it is often found that every time the 15th of August or the 26th of January comes, in our entire Marina the pavement is being dug for putting casuarina poles and it is being re-done every year. No doubt, it provides employment and it means circulation of money—all that is true. But the beauty of the City goes away at least for six months and the same thing is repeated often, year after year. So, I would suggest that there should be co-ordination between the Electricity Department, the Corporation and also the Railway authorities.

Sir, I am told that a large-scale metropolitan Railway Scheme for introduction of rapid transit, on the model prevailing in Chicago or other American cities, or tube-railways on the model prevailing in the London tube or the Paris tube, is under contemplation, and that surveys have already been made. These Town Planning authorities should co-

ordinate with the authorities concerned with that Railway Scheme and something should be done for that purpose also in a Bill of this nature. I am only drawing attention to this by way of supplementing the suggestions of my hon. Friend, Thiru Damodaran so that, at an early date, all these things could be thought of and hurdles got over. I wish the Government great success in this venture.

Lastly, I want to say about the wide express roadways that should connect our cities—one city from another. It is a pleasure to drive through express roadways in foreign countries where you have got six-lane roadways—three on the one side and three on the other, large overbridges at intervals of nearly five miles and also by-ways and by-passes which come from the main roads and radial roads, as suggested by my hon. Friend, Thiru Damodaran. These should be an example for those persons who have gone abroad and I am sure the Hon. Ministers who have themselves gone and seen these things would put them into practice in this fine metropolis of ours which has a charm of its own and a beauty which has been commended by the tourists from all countries and of all clans.

5.40
ப. ப.

*திரு கே. ராஜாராம் : மாண்புமிகு தலைவரவர்களே, அவை முன் விவாதத்தில் இருக்கும் திருத்த மசோதா, இது சம்பந்தப்பட்ட 1971 ஆம் வருஷத்தில் நாம் இயற்றிய சட்டம், இவைகள் எல்லாம் பொதுவாக இந்த மாநிலத்தின் எதிர்கால வளர்ச்சிக்கு உதவக்கூடிய நல்ல சட்டங்கள் என்பதில் எந்த விதமான சந்தேகமும் கிடையாது. இது போன்ற பல சட்டங்களை நாம் நிறைவேற்றுகிறோம்; ஆனால், செயல்படுத்துவதில்தான் தவறுகள் பல ஏற்படுகின்றன. சட்டங்களைப் பற்றிப் பிரேரேபிக்கும்போதும் அதைப் பற்றி விமர்சிக்கும்போதும், உண்மையில் நாம் மகிழ்ச்சியுடன் வரவேற்றுப் பேசுகிறோம். இப்போது அவையின் முன் வைக்கப்பட்டிருக்கும் திருத்தம் அதேமாதிரிதான். நல்ல ஒரு சட்டம், நல்ல ஒரு திருத்தம். இப்போது சென்னை நகரமும், மதுரை போன்ற பெரிய நகரங்களும் கடந்த 10 ஆண்டுகளாக விரிவடைந்து வருவதைப் பார்த்தால், இதைத் தடுத்து நிறுத்தி நல்ல முறையில் திட்டமிட்டு நகரத்தை விரிவடையச் செய்வதா இல்லையா என்ற மனக்கவலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதைப்போக்க இந்தச் சட்டம் வழி செய்யும். இந்த மாதிரிச் சட்டத்தை நாம் நிறைவேற்றுவது மட்டும் போதாது. பணியையும் நிறைவேற்றுவது முக்கியம். சரியான அலுவலர்களை, உத்தியோகஸ்தர்களைக் கொண்டு நிறைவேற்ற வேண்டும். எனக்கு முன் பேசிய திரு. வசந்த பாய் அவர்களும், திரு தாமோதரன் அவர்களும் பல அரிய பெரிய யோசனைகளைச் சொன்னார்கள். வெளிநாடு சென்று வந்தவர்கள் அவர்கள். அந்த நாடுகளில் திட்டமிட்டு நகரங்கள் வளர்ச்சியடைவது பற்றியும் சாலைகள் வளர்ச்சியடைவது பற்றியும் சொல்லும்போது, நாம் ஏக்கத்துடன் பார்க்கவேண்டியிருக்கிறது. நாமும் அப்படி செய்யலாம். வெளிநாடுகளுக்கு நல்ல நிபுணர்களை அனுப்பி அதையெல்லாம் பார்த்து வரச்செய்து இங்கும் அம்மாதிரி வளர்ச்சி அடையச் செய்வதில்

1973 டிசம்பர் 3]

[திரு. கே. ராஜாராம்]

கஷ்டமில்லை. அரசாங்கம் அதை துணிச்சலோடு செய்ய வேண்டும். எனக்கு இருக்கும் மனக் கஷ்டம் எல்லாம் வேறு ஒன்றும் இல்லை. நமது மாநிலத்தில் பல நல்ல திட்டங்கள் இருக்கின்றன. உதாரணமாக, பால் வழங்கும் திட்டம் இருக்கிறது. அந்தத் திட்டத்திற்கு முதலில் வெளிநாடு சென்று படித்து வரவேண்டுமென்று நிபுணர்களை வெளிநாட்டுக்கு அனுப்பினோம். அங்கே போய் அவர்கள் படித்து விட்டு வந்து ரிப்போர்ட்டு கொடுத்து முடித்து, மூன்று மாதம் ஆவதற்குள் அவர்கள் அந்தப் பால் வழங்கும் திட்டத்தில் இல்லை. அவர்களை வேறு இலாகாவுக்கு மாற்றி விட்டார்கள். லட்சக் கணக்கில் பணம் செலவழித்து அந்நிய நாடுகளுக்குச் சென்று, படித்து விட்டுத் திரும்பி வந்ததும், அந்த நிபுணர்களின் பணி வீணாகி விடுகிறது. அந்த மாதிரியில்லாமல், அமைச்சர் அவர்கள் பொறுக்கியெடுத்து இந்தத் திட்டங்கள் தீடுவதற்கு வழி செய்யவேண்டும். இந்தச் சமயத்தில் மகாகவி பாரதி சொன்னது நினைவுக்கு வருகிறது. “நாம் ஒரு விதி செய்வோம் அதை எந்த நாளும் காப்போம்”. திட்டம் என்றால் நாம் நல்ல திட்டமாக போட வேண்டும். அந்தத் திட்டத்தைக் காக்க வேண்டும், அதன்படி நிறைவேற்ற வேண்டும். இப்போது என்ன நடக்கிறது. நினைத்தபடி ஒரு லட்சம், இரண்டு லட்சம், மூன்று லட்சம் என்று செலவழித்து நகரத்துக்குப் பக்கத்தில் ஒரு வீடு கட்டி விடுகிறார்கள். இரண்டு வருஷம் கழித்து முனிசிபாலிட்டியில் அல்லது கார்ப்பரேஷனில் ரோடு போட்டால் நடுரோட்டில் வீடு வருகிறது. இது எல்லாம் திட்டமிடாமல் செய்ததால் ஏற்பட்ட தவறுகள். அதற்காகத்தான் இந்தத் திட்டம். இந்தத் திட்டமிடும் குழு, “அத்தாரிட்டி” நாம் நியமிப்பவர்கள், யாராவது தவறாக வீடு கட்டக்கூடாது இடத்தில், சாலை வரக்கூடிய இடத்தில் வீடு கட்டினால் கொம்ப விலைண்டாக, கொம்ப உஷாராக இருந்து, அதைத் தடுத்து நிறுத்த வேண்டும். நிறுத்தி விட்டு அந்த வீட்டை எந்த இடத்தில் வீடு கட்டுவதற்காக ஒதுக்கியிருக்கிறோமோ அந்த இடத்திலேதான் கட்டவேண்டும். அது கார்ப்பரேஷனாக இருந்தாலும் சரி, எந்த அதாரிட்டியாக இருந்தாலும் சரி, அதை மனதில் கவனமாகக் கொண்டு செயல்பட வேண்டும். முன் காலத்திலெல்லாம், நான் சொல்லுவது 500, 600 ஆண்டுகளுக்கு முன்னால்கூட, நம் முன்னோர்கள் நல்லபடியாக நகரங்களைத் திட்டமிட்டு கட்டியிருக்கிறார்கள். நான் இந்தியா பூராவிலும் உள்ள பல பெரிய நகரங்களுக்கெல்லாம் சென்றிருக்கின்றேன். மதுரை போன்று திட்டமிடப்பட்டு கட்டப்பட்ட நகரம் வேறு எங்கேயும் இருப்பதாக எனக்குத் தெரியவில்லை. அவ்வளவு அழகாக தெருக்கள் இருக்கின்றன. ஒரு வீட்டுக்கு ஒரு வீடு முன்னுக்குப் பின் இராமல் இருக்கின்றன. சித்திரை வீதிகள் என்றால் 4 சித்திரை வீதிகள் இருக்கின்றன. அதேமாதிரி ஆவணி வீதிகள், அதே மாதிரி மாசி வீதிகள் அதேமாதிரி வெளி வீதி என்றெல்லாம் திட்டமிட்டு 500, ஆயிரம் ஆண்டுகளுக்கு முன்னாலேயே நம் முன்னோர்கள் நல்ல வழியில் செயல்பட்டிருக்கின்றார்கள். இப்போது நாம் போடும் திட்டம் பின்னால் குலைந்து விடாத படி பாதுகாக்கப்பட வேண்டுமென்ற அளவில் இருக்கவேண்டும். அதுவும் தேர்தலில் கார்ப்பரேஷனுக்கு, முனிசிபாலிட்டிகளுக்கு தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு வருகின்றவர்களுக்கு இந்த உணர்ச்சி இருக்க வேண்டும்; குறுக்கிட்டு இதே அதிகாரிகள் காரியங்களை நிறைவேற்ற விடாமல் அதைக் கெடுப்பதற்கு முனையக்கூடாது. ஆகவே இது ஒரு நல்ல சட்டம். நல்ல திட்டம். இதை நான் மனப்பூர்வமாக வரவேற்கிறேன். அதைச் செயல்படுத்தும்போது

106 தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டு, நகரா-நாட்டுப்புற அமைப்பு (திருத்த) சட்டமுன் வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்டமுன் வடிவு எண் 31/73)

[திரு. கே. ராஜாராம்]

[1973 டிசம்பர் 3]

மட்டும் கொஞ்சமும் தாட்சண்யம் இல்லாமல் போடுகின்ற திட்டப்படி காரியங்கள் நிறைவேறும்படியாக நாம் எதிர்காலத்திலே பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும்.

5-50

பி.ப.

இனி அங்கத்தினர்கள் நியமிக்கும்போது, சட்ட சபைகளிலிருந்து இரண்டு உறுப்பினர்கள் என்று இருப்பதில் மேலவையின் பங்கை அமைச்சர்கள், அரசாங்கம் மறந்துவிடக்கூடாது. பேரவையில் ஒரு உறுப்பினரும் மேலவையில் ஒரு உறுப்பினரும் இருக்க வேண்டும். நேற்றுசூட அவுசிங் போர்டு சட்ட முன்வடிவின்மீது பேசுதற்போது சொன்னேன். அண்மையில் சில கமிட்டிகள் போடும்போது, இரண்டு உறுப்பினர்களையும் பேரவையிலிருந்தே போட்டுவிட்டார்கள். அப்படி இல்லாமல் இந்த சபைக்கு ஒரு உறுப்பினர், அந்த சபைக்கு ஒரு உறுப்பினர் என்று போடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு நான் இந்தத் திருத்தத்தை மனப்பூர்வமாக வரவேற்கின்றேன்.

*மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே, சென்னை பெரு நகர வளர்ச்சி அமைச்சுக்குரிய முறையில் வரையறுப்பதற்காகவும், முறைப்படுத்துவதற்காகவும், ஒரு அதிகாரம் பெற்ற குழு அமைத்து தகுந்த நடவடிக்கைகளை எடுத்துக்கொள்வதற்கு, சட்டப்படி அந்தக் குழுவிற்கான ஒரு உரிமையை வழங்குவதற்காக இந்தத் திருத்தச் சட்ட முன்வடிவு இங்கே கொண்டுவரப்பட்டிருக்கின்றது. இந்தத் திருத்தச் சட்டத்தின்மீது எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்களும், திரு. தாமோதரன் அவர்களும், திரு. வசந்த பாய் அவர்களும் எடுத்துச் சொன்ன கருத்துக்களையாவும் பொதுவாகவே இந்தச் சட்டத்தைப் பற்றி ஆலோசனைகள் நடைபெற்ற நேரத்திலே, எண்ணிப் பார்க்கப்பட்டவைதான் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

சென்னை மாநகரம் வேறு பல நகரங்களைவிட ஒரு தனி முக்கியத்துவத்தைப் பெற்ற பெருநகரமாக வளர்ந்து வந்திருக்கிறது என்பதை நாம் எல்லோரும் அறிவோம். தமிழ்நாட்டிலேயுள்ள மற்ற நகரங்களிலேயுள்ள வளர்ச்சிகளையும் சென்னை நகரின் வளர்ச்சி வேகத்தையும் நாம் ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால், மற்ற நகரங்களின் வளர்ச்சியைவிட ஏறத்தாழ 2 மடங்கு 3 மடங்கு வேகத்தில் சென்னை மாநகர மக்கள் தொகை பெருகிக் கொண்டு வருகின்றது. ஒரு மாநிலத்தின் தலைநகரமாக இருக்கின்ற காரணத்தினாலேயும், பெருகி வருகின்றது. பொதுவாகவே ஏற்கெனவே நிறைவேற்றப்பட்ட நகர நாட்டுப்புற சட்டத்தில் வட்டார வளர்ச்சித் திட்ட அமைப்புகள், உள்ளூர் வளர்ச்சித் திட்ட அமைப்புகள், புது நகர வளர்ச்சித் திட்ட அமைப்புகள் என்று பல அமைப்புகள் ஏற்றுக்கொள்ளப் பட்டு, லோகல் பிளானிங் அத்தாரிடி, ரீஜனல் பிளானிங் அத்தாரிடி, நியு டவுன் டெவலப்மென்ட் அத்தாரிடி என்னும் பெயருடன் அமைக்கப் பட்டுள்ளன. அப்படிப்பட்ட ஒரு மன்றம் அமைத்து சென்னை நகர வளர்ச்சிக்கான பணிகளை நிறைவேற்றுவது அவ்வளவு பொருத்தமாக இல்லை. அதை வகையாகச் செய்வதற்கு வாய்ப்பாக இருக்காது என்ற காரணத்தினாலே, இந்தச் சட்டத்தின் மூலமாக சென்னை மாநகரத்தின் பெருநகர வளர்ச்சித் திட்டத்தினை எப்படிப்பட்ட அதிகாரமுள்ள ஒரு

[திரு. க. அன்பழகன்]

[1973 டிசம்பர் 3]

மன்றத்தின் மூலமாக தகுந்த வளர்ச்சியை ஏற்படுத்த முடியுமோ அப்படிப்பட்ட மன்றம் இச்சட்டம் மூலம் உருவாக்கப்பட்டிருக்கின்றது.

நகர அமைப்பு, டவுன் பிளானிங் பற்றிய நுண்ணறிவாளர்கள் இந்த அதிகார மன்றத்திலே இடம் பெற வேண்டுமென்று திரு. தாமோதரன் அவர்கள் தெரிவித்தார்கள். இந்த மன்றத்தினுடைய செயலாளராகவும் உறுப்பினராகவும் இருக்கின்ற ஒரு அதிகாரி அந்தத் துறையில் தேர்ச்சி பெற்றவர். அது மட்டுமல்ல. நகர அமைப்புத் துறை இயக்குநர் அவர்களும் இதிலே இடம் பெறுகின்றார்கள். இந்தப் பெரு நகர சீரமைப்பு அதிகாரக்குழு எந்த ஒரு பணியை நிறைவேற்றுவதாக இருந்தாலும், அதைப்பற்றி முன் கூட்டியே வரைவு செய்யப்பட்டு உருவாக்கப்பட்ட நகர அமைப்பு திட்டங்கள் பரிசீலிக்கப்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன. இன்றைக்கு மெட்ராஸ் மெட்ரோபாலிடன் பிளான் என்று வழங்குகின்ற திட்டம்கூட, ஏறத்தாழ 3 ஆண்டுகளுக்கு முன் இருந்த உள்ளாட்சித்துறைச் செயலாளர் அவர்கள் தலைமையில், வேறு பல துறை செயலாளர்களைக் கொண்ட ஒரு குழு, அதற்கு முன்னணிக்குழுவாக, ஸ்டிரிங் கமிட்டியாக பணியாற்றியுள்ளது. அதில் டிரான்ஸ்போர்ட் அண்ட் கம்யூனிகேஷன் துறையிலே அனுபவம் பெற்ற வல்லுநர்கள் பல பேர் இடம் பெற்றிருக்கிறார்கள். வீட்டு வசதித் துறையிலே இருக்கும் வல்லுநர்கள் இடம் பெற்றிருக்கின்றார்கள். வாட்டர் சப்ளை அண்ட் டிரெயினேஜ் துறையிலே இருக்கும் வல்லுநர்கள் இடம் பெற்றிருக்கின்றார்கள். ஹெல்த் எஜுகேஷன் அண்ட் ரிகிரியேஷன் சம்பந்தப்பட்ட அலுவலர்கள் இடம் பெற்றிருக்கிறார்கள். அத்துடன் இந்தக் குழுவில் தொழில் வளர்ச்சி பற்றிய துறையைச் சேர்ந்தவர்களும் ஈடுபட்டிருந்தார்கள். இப்படிப்பட்ட “ஸ்டடி குரூப்” வழங்கிய கருத்துக்களின் அடிப்படையில் அமைந்தது தான் இந்த மெட்ராஸ் மெட்ரோபாலிடன் குழுவின் அமைப்பு. நகரச் சீரமைப்பு எப்படி அமையவேண்டுமென்று தீர்மானிக்கப்பட இப்போதுங்கூட தமிழ்நாடு அரசாங்கத்தினுடைய நகர அமைப்புத் துறை அந்தப் பணியினை மேற்கொண்டு வரைபடங்களைத் தயாரிக்கிறது. ஆனால் அதற்கு என்று தனியாக ஒரு சிறப்பு அதிகாரத்தைப் பெற்ற குழு மூலம் இந்தப் பெரு நகர வளர்ச்சித் திட்டத்தைத் தனியாகக் கவனிக்கின்றபோது தான் அதில் ஏற்படுகின்ற குறைபாடுகள் ஏற்படாமல் தடுத்து அந்த சிறப்புப் பணியை நிறைவேற்றலாம் என்ற காரணத்தால்தான், இந்தப் பெரு நகர சீரமைப்பு அதிகாரக் குழு உருவாக்கப்பட்டிருக்கின்றது. அது மட்டுமல்லாமல், பல ஆண்டுகளாக கல்கத்தா, பம்பாய் போன்ற நகரங்களில் ஏற்பட்ட வளர்ச்சியினுடைய விளைவாக இன்றைக்கு ஏற்பட்டிருப்பது போன்று நெருக்கடிகளை நாம் முன்கூட்டியே உணர்கின்ற வாய்ப்பினை பெற்றிருக்கின்றோம். அதுபோன்ற சிக்கலான நெருக்கடிகள் ஏற்பட நாம் இடம் தந்துவிடக் கூடாது. திரு. தாமோதரன் அவர்கள் டெல்லியின் நகர அமைப்பு பற்றியும், அதன் வளர்ச்சியைப் பற்றியும் எடுத்துச் சொன்னார்கள். நமது எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் மதுரை நகரம் ஆயிரக்கணக்கான ஆண்டுகளுக்கு முன்னாலே அமைக்கப்பட்டது பற்றியும், ஆயிரம் ஆண்டுகளுக்கு முன்னாலே உருவாக்கப்பட்ட அந்த நகரம் பெற்றிருக்கின்ற அழகான அமைப்பு பற்றியும் சொன்னார்கள். இன்றைக்கு டென்சிட் ஆப் பாபுலேஷன் உள்ள பகுதியிலே மக்கள் எவ்வளவு நெருக்கமாக வாழ நேரிடுகிறது என்பதையும் எவ்வளவு பேர் தினந்தோறும் வந்து போகிறார்கள் என்பதையும்

[திரு. க. அன்பழகன்]

[1973 டிசம்பர் 3]

எவ்வளவு சுற்றுப்புறப் பகுதியிலுள்ள மக்கள் மிக நெருக்கமாக தொடர்பு கொள்ளவேண்டியவர்களாக இருக்கின்றார்கள் என்பதையும் அடிப்படையாகக் கொண்டுதான் நகரங்கள் அமைக்கப்பட வேண்டியிருக்கின்றன. அந்த முறையிலே அன்றைய மதுரை நகரம் அமைக்கப்படும்போது, மதுரையிலே இருந்திருக்கக்கூடியவர்களும் நானும் வந்து போனவர்களுமான மக்கள் சுமார் 50 ஆயிரம் பேர் தான். அப்போது மதுரை மாவட்டத்திலே இருந்திருக்கக்கூடிய மக்கள் தொகை 3 லட்சம் அல்லது 4 லட்சம் பேர்கள் தான். மதுரை நகரத்திற்குள் திருவிழாவிற்கு வந்துபோகின்றவர்கள் அதிகமாக இருந்தால் 5, 6 ஆயிரம் பேர்கள் இருந்திருப்பார்கள். இன்றையதினம் ஒரு நாளைக்கு மதுரைக்கு வந்து போகக்கூடிய மக்கள் மட்டும் 1 லட்சம் முதல் 2 லட்சம் வரை இருப்பார்கள்.

டெல்லி நகரம் சிறப்பாக அமைந்ததற்கு முக்கியமான காரணம் ஏற்கெனவே பழைய டெல்லி தான் முக்கியத்துவம் பெற்றிருந்தது. ஏறத்தாழ 100 ஆண்டுகளுக்கு முன்னர் புது டெல்லியில் ஆட்சிப் பீடம் உருவாக்கவேண்டுமென்று கருதி, பெரும்பாலும் காட்டுப் பகுதியாக இருந்த அந்த பாகத்தை—குடியரசுத் தலைவர் அரண்மனை, அன்றைக்கு வைஸ்ராயினுடைய பேலஸ் இருந்த பாகத்தை பாராளுமன்றக் கட்டிடம் ஆகியவைகளையெல்லாம் அமைப்பதற்காக எடுத்துக்கொண்டு புதிய முறையிலே அந்த நகரத்தை உருவாக்கினார்கள்.

6-00

பொதுவாகவே நம்முடைய நகரங்களிலே எல்லாம் சாலைகளில் குறுக்குச் சாலைத் திருப்பங்கள் வருகிறபோது 90 டிகிரி என்ற அளவிலே தான் இடது பக்கம் அல்லது வலது பக்கம் திரும்புவதாக அமைந்துள்ளன. அங்கே புதுடெல்லி நகரத்திலே சாலைகள் அமைத்திருப்பவர்கள் சரியாக இடது பக்கம் அல்லது வலது பக்கம் என்று திரும்புகின்ற முறையிலே, இல்லாமல், ஏறத்தாழ 60 டிகிரியிலே திரும்புகிற முறையிலே, ஒவ்வொரு இடத்திலேயும் நடுவிலே ஒரு வட்டம் அமைத்து அந்த வட்டத்திலிருந்து வெவ்வேறு கோணத்தில் அங்கேயிருந்து சாலைகள் திரும்புகின்ற முறையில்தான் அமைத்திருக்கின்றார்கள். ஒரு வட்டத்திலேயிருந்து 6 பக்கங்களில் சாலைகள் செல்லும். தமிழ் நாட்டு நகரங்களில் வீதிகள் அமைத்திருந்தால், திருப்பு மையத்தில் 4 பக்கங்களில் போகிற முறையிலேதான் அமைத்திருப்பார்களே தவிர, ஹெக்சகன் முறையிலே அந்தச் சாலைகள் பிரியுமிடம் அமைந்திராது. மேலும் மேல் நாட்டிலே, அமெரிக்கா முதலான பிற நாடுகளிலே எவ்வளவோ அருமையான வளர்ச்சி இருக்கின்றது என்று திரு. வசந்த பாய் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அந்த வளர்ச்சியை இங்கே எதிர் பார்க்கவும் முடியாது, கூடவும் கூடாது. அப்படிப்பட்ட வளர்ச்சியினை இங்கே எதிர்பார்ப்பதற்கே இடமில்லை. காரணம், அமெரிக்கா போன்ற வேறு மேலை நாடுகளிலுள்ள நிலைமையைப் போன்றது இங்கே அமைக்கப்பட வேண்டும் என்று ஒரு அமெரிக்க நிபுணரையே அழைத்து வந்தாலும், இங்குள்ள மக்கள் தொகையினையும் தேவையினையும் கண்டால், அவர் கண்டிப்பாக இராஜினாமாவே செய்துவிட்டுப் போய் விடுவார். இங்குள்ள மக்கள் தொகைக்கு அங்குள்ளது போன்ற திட்டங்களைப் போட முடியாது. சென்னைக் கடற்கரையினைப் போன்று அங்கே அமெரிக்காவில் இருந்தால், ஒரு நாளைக்கு ஐயாயிரம்-பத்தாயிரம்

1973 டிசம்பர் 3]

[திரு. க. அன்பழகன்]

பேருக்கு மேலே செல்ல மாட்டார்கள். ஆனால் நமது சென்னைக் கடற்கரையில் ஒரு நாளைக்கு இரண்டு லட்சம் பேருக்கு மேலே வருகின்றார்கள். ஆகவே அமெரிக்க நகரங்களிலுள்ள வளர்ச்சியினை, வாஷிங்டன் போன்ற உள்ள பெரிய நகரங்களிலுள்ள வளர்ச்சியினை இங்கே எண்ணிப்பார்ப்பதும் முடியாத காரியமாகும். அந்த நாட்டில் சதுர மைலுக்கு சராசரி 56 அல்லது 58 பேர்தான் இருக்கின்றார்கள். நம்மை நோக்க, அமெரிக்காவில் மக்கள் தொகை ரொம்பவும் குறைவு. ஆனால் இந்தியாவிலோ சதுர மைலுக்கு 380 பேர் என்ற அளவில் இருக்கின்றார்கள். ரஷ்யாவில் 26 அல்லது 28 பேர்தான் இருக்கின்றார்கள் சதுரமைலுக்கு. சீன நாட்டிலே 190 பேர்தான் சதுர மைலுக்கு. முன்பே குறிப்பிட்டதைப் போல அமெரிக்காவில் 56 அல்லது 58 பேர்தான் இருக்கின்றார்கள். ஆனால் நமது இந்தியத் திருநாட்டிலே 380 அல்லது 390 பேர் இருக்கின்றார்கள் சதுர மைலுக்கு. அதிலும் சென்னையைப் போன்ற உள்ள பெரிய நகரில் குறிப்பாக ஜார்ஜ் டவுன் போன்ற நெருக்கமுள்ள பகுதிகளில் சதுர மைலுக்கு ஏறத்தாழ இருபதாயிரம் பேருக்கு மேல் இருப்பார்கள். சென்னையில் மையத்தைவிட்டு சற்று அப்பாற் சென்றால், பத்து அல்லது பதினைந்தாயிரம் பேர் என்ற வீதத்தில் இருப்பார்கள் சதுர மைலுக்கு. இன்னும் சற்றுத் தொலைவாகச் சென்றால், ஆறு அல்லது எழாயிரம் பேர் சதுர மைலுக்கு என்ற அளவிற்குக் குறையக்கூடும். ஆனால் நகரின் மையத்திலே ஏறத்தாழ இருபதாயிரம் பேர் என்ற அளவிலே இருக்கின்றார்கள் சதுர மைலுக்கு.

மக்கள் தொகை நெருக்கம் வளர என்ற ஏற்படும் பிரச்சினைகளும் மிகப் பல. அது குடிநீர் பிரச்சினையாக இருந்தாலும், போக்குவரத்துப் பிரச்சினையாக இருந்தாலும், அல்லது அருமையான பறவைகளைத் தங்கச் செய்வதற்காக. இடத்தினை உருவாக்கும் திட்டமானாலும் சரி, இப்போதுள்ள மக்கள் தொகை நெருக்கம் இவற்றுக்குத் தகுந்த இடம் தராது. இங்குள்ள மக்கள் தொகையைப் பார்த்து, பறவைகளே பாதுகாப்புத் தேடி வேறு எங்காவது போகவேண்டுமே தவிர, இவ்வளவு மக்கள் தொகை இருக்கும் இடத்தில் காகம் போன்ற பறவைகள் கூட வருவதற்கு அஞ்சும். அப்படிப்பட்டதொரு நெருக்கடி வளர்ச்சியினை நாம் சந்தித்துக் கொண்டிருக்கிறோம். இப்படிப்பட்ட நெருக்கடியினால் ஏற்படும் தீய விளைவுகளுக்குச் சென்னை நகரம் ஆளாகிவிடக் கூடாது என்று இந் நகரத்தினைத் தகுந்த முறையில் விரிவுபடுத்த, நகர்ப்புறத்தினை வளர்ச்சியுற் செய்ய, ஏறத்தாழ 450 சதுர மைல் பரப்பளவு சென்னை நகரைச் சுற்றியுள்ள பகுதி இதில் சேர்க்கப் பட்டுள்ளது. இந்த நகரின் வளர்ச்சிக்கு உதவும் "அர்பன் நோட்ஸ்" (Urban Nodes) இவை எனத் தீர்மானிக்கப்பட்டுள்ளது. சென்னை நகரின் தெற்குப் பக்கத்தில் ஆலந்தூர், தாம்பரம், மேற்குப் பகுதியில் ஆவடி, அம்பத்தூர், வடக்குப் பகுதியில் மீஞ்சூர், எண்ணூர் ஆகிய நகரங்கள் திட்டமிட்ட வளர்ச்சிக்கு உரித்தாக்கப்பட்டுள்ளன. இப்பெரு நகரின் மக்கள் தொகை நெருக்கம் வேகமாக வளராமல் தவிர்ப்பதற்காக செங்கற்பட்டு, திருவள்ளூர், பொன்னேரி போலுள்ள பகுதிகள் இப்பெருநகரின் வளர்ச்சியினைத் தாங்கும் துணை நகர்ப்பகுதிகளாக அவை அமைபும் என எதிர்பார்க்கப்பட்டு அவற்றின் வளர்ச்சிக் கெனவும் திட்டமிடப்பட்டிருக்கின்றது. கும்மிடிபூண்டி என்பதற்குப் பதில் பொன்னேரி என்று சொன்னேன்; இப்படிப்பட்ட பகுதிகள் வளர்ச்சியுறும்

என எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது. அப்படிப்பட்ட வளர்ச்சி பெறுவதற்கு முன்னர், அவற்றுடன் எதிர்காலத்தில் எப்படிப்பட்ட போக்குவரத்து வசதி இருக்கவேண்டுமென்றும் சிந்தித்துப் பார்த்தால், அது இப்போது சில இடப்பாடுகளுக்கு ஆளாகித்தான் இருக்கின்றது. சென்னையில் பெருகி வரும் மக்கள் தொகை, அதனால் ஏற்பட்டுள்ள நெருக்கம், எனவே இடர்பாடு. கும்மிடிபூண்டி போன்ற நகரப் பகுதிகளிலே நகரமைப்புத் திட்டம் ஏதும் ஏற்படாததால் நெருக்கடி. திருவள்ளூர் பகுதியில் அங்கே இருக்க வேண்டிய அளவிற்கு வசதிகள், போக்கு வரத்துக்குத் தேவையான சாலைகள் அங்கே ஏற்கெனவே அமையாத காரணத்தினால் நெருக்கடி. ஆக இப்படி ஒவ்வொரு பகுதியிலும் எதிர்காலத்தில் ஏற்படக்கூடிய போக்குவரத்து வளர்ச்சி நெரிசல் குறித்தும், பெருக்கூடிய மக்கள் தொகையால் ஏற்படும் நெருக்கம் குறித்தும் வளர்ச்சியுறும் நகரின் தேவைகளை எண்ணிப்பார்த்தும் எதிர்காலத்தில் ஏற்படக்கூடிய வளர்ச்சிக்குத் தக்க அளவிற்கு தேவைகளும் அதிகரிக்கும் எனக் கருதி அவற்றைப் பெற இப்போதே நாம் செயல்பட வேண்டும் எனக் கருதி இந்தத் திட்டத்தின் வேலைகள் துவங்கப்பட இருக்கின்றன.

அதுபோன்றே சென்னையிலுள்ள போக்குவரத்து மிகவும் அதிகமாகும். பல பகுதிகளிலே, ஒரு மணி நேரத்தில் எவ்வளவு பேர், எவ்வளவு கார்கள், மற்ற மற்ற வாகனங்கள் மூலம் ஒரு பகுதியிலிருந்து இன்னொரு பகுதிக்குச் செல்லவேண்டியவர்களாக இருக்கின்றார்கள் என்ற போக்குவரத்து விவரங்கள் எல்லாம் சேகரிக்கப்பட்டு, அது காரணமாக திருவொற்றியூரிலிருந்து திருவான்மியூர் வரையில் “ட்யூப் ரெயில்வே” ஏற்படுத்தப்பட வேண்டும் என்ற ஆலோசனையும் இந்தக் குழுவின் சார்பில் சொல்லப்பட்டிருக்கின்றது. இதுபற்றி மத்திய அரசிலுள்ள ரெயில்வே துறை அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் “எப்படியும் சென்னை நகர பெருவளர்ச்சிக்கு ஏற்ப ட்யூப் ரெயில்வே அமைக்க மத்திய அரசு ஒப்புக்கொள்ள வேண்டும் என்றும் இந்த ஐந்தாண்டுத் திட்ட காலத்திலேயே அதற்கு நிதி ஒதுக்கித்தர வேண்டும்” என்றும் கேட்கப்பட்டிருக்கின்றது.

“இந்து” பத்திரிக்கை என்று எண்ணுகிறேன். அதில் “சென்னை மாநகரின் பெரு வளர்ச்சிக்கு இப்படிப்பட்ட ட்யூப் ரெயில்வேயைவிட பல்வேறு முக்கிய பிரச்சினைகள் இருக்கின்றன” என்று ஒருவர் எழுதியிருந்தார். அவை அவசரமாகக் கவனிக்கப்பட வேண்டும் என்று அவர் சொல்லுவது போன்று இதைவிட முக்கியமான பணிகள் இருக்கின்றன என்பதை அரசு உணராமல் இல்லை. ஆனால் இன்றைக்கு இந்த “ட்யூப் ரெயில்வே” பற்றி கவனம் செலுத்தப்படவில்லை என்றால், இன்னும் பத்தாண்டுகள் கழித்து போக்குவரத்தில் ஏற்படக்கூடிய பெரும் தேவைகளை அப்போது ஏராளமான பஸ் போக்குவரத்தால் ஏற்படக்கூடிய நெருக்கடிகளை, அப்போது எண்ணிப்பார்த்து எந்தத் திட்டம் போட்டாலும் சமாளிக்கமுடியாது போய்விடும். இன்றைக்கு நகரின் வடக்கேயுள்ள தொவொற்றியூர், எண்ணூர்-மணலி போன்றுள்ள பகுதிகளில் ஏற்பட்டுள்ள தொழிற்சாலைகளின் எண்ணிக்கைப் பெருக்கத்தாலும், சென்னையின் தெற்கே ஏற்பட்டுள்ள தொழில் பெருக்கத்தாலும் எதிர்காலத்தில் தங்கள்

1973 டிசம்பர் 3]

[திரு க. அன்பழகன்]

பல்வேறு கடமையை நிறைவேற்ற மக்களுக்கு சென்னையின் வடக்குத் தெற்கு திசையில்தான் மிகுந்த போக்குவரத்து வசதி தேவைப்படும். அதற்கு ஏற்பத்தான் வடக்கு-தெற்கு திசைகளை நோக்கிச் செல்லும் போக்குவரத்துத் தேவைகளைச் சமாளிக்க புதிய திட்டங்களை இப்போதி லிருந்தே உருவாக்க வேண்டியிருக்கிறது. சென்னையில் பல்வேறு பகுதி களில் வாழும் மக்கள், அடையாறு திருவல்லிக்கேணி, ஜார்ஜ் டவுன், வண்ணை போன்ற பகுதிகளில் வாழும் பெரும்பாலான மக்கள் மிகக் குறைந்த நேரத்தில் நகரின் ஒரு பகுதியிலிருந்து இன்னொரு பகுதிக்குச் சென்று தங்கள் பணிகளை நிறைவேற்ற வேண்டியவர்களாக இருப்பார்கள் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது. அதனால்தான் இப்போதே மத்திய அரசு அதற்கான ஆலோசனைகளை முழு அளவிற்கு ஆராய்ந்து ஏற்ற திட்டங்களை உருவாக்குவதை ஒப்புக்கொள்வார்களானால், பத்து அல்லது பதினைந்து ஆண்டுகள் கழித்து, 1886-லேயே 1991-ம் ஆண்டிலேயே சென்னை நகரின் நிலைமைகளை நாம் சமாளிக்கக் கூடிய நிலைமையில் இருப்போம் என்று அறிந்தே இதை வலியுறுத்தி வருகின்றோம் என்று தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இது மட்டுமில்லாமல், இந்தக் குழு நிறைவேற்றுவதற்கான பணிகள் இன்னின்னவை என்று வரையறுக்கப்பட்டு, எந்தெந்தப் பகுதிகள் எந்தெந்த வளர்ச்சியைப் பெற வேண்டியவை என ஆராய்ந்து தொழில் அதிபர்கள் மற்றும் அதிகாரிகள் ஆகியவர்களுடன் கலந்து பேசி, அவர்கள் ஆலோசனைகளைப் பயன்படுத்தி கொள்ள இருக்கின்றோம்.

அண்மையில் செங்கற்பட்டுப் பகுதியில் பரந்ததொரு பகுதியைத் தேர்ந்தெடுத்து, நியூ டவுன் டெவலப்மென்ட் என்ற முறையில் மெட்ரோ பாலிடன் அதாரிட்டி அதை உருவாக்க இருக்கின்றார்கள். அந்த அடிப்படையில் செங்கற்பட்டுக்கு அருகாமையில் மறைமலை நகர் என்ற புது நகரை உருவாக்கி அங்கே தொழில் வளர்ச்சி ஏற்படவும் அதற்கான தண்ணீர் வசதி செய்து தரப்படவும் திட்டங்கள் தீட்டி அங்கே ஒரு புது நகரமைப்பு உருவாக்கப்படும் பணி நடைப்பெறுகின்றன. இதற்கென அங்கே காட்டு இலாகாவிற்குச் சொந்தமான நிலங்களையும், மற்றும் கிராமப் பகுதிகளுக்குச் சொந்தமான நிலங்களையும் சேர்த்து புதிய நகர் அமைப்பு காணப்படுகிறது. அப்படி உருவாக்கப்படும் இந்த அடிப்படைப் பணிப்போன்ற பணிகளையே மெட்ரோபாலிடன் அதாரிட்டி உருவாக்கும். அன்றாடம் நடைமுறையில் ஏற்படும் சிக்கலைத் தீர்க்க மாநகராட்சி மன்றமோ அல்லது நகராட்சியோ அல்லது ஊராட்சியோ அல்லது அது வீட்டு வசதி வாரியத்தின் பணிகளுக்கு உட்பட்டதாக இருந்தால் அந்த வாரியமோ அல்லது குடிசை மாற்று வாரியத்திற்கு உட்பட்டதாக இருந்தால் “ஸ்லம் போர்டோ” அல்லது அது போன்ற அமைப்புகளோ தான் நிறைவேற்ற வேண்டும்.

THIRU A.R. DAMODARAN: Sir, we are interested in hearing the Hon. Minister's speech and there is a disturbance.

மாண்புமிகு திரு க. அன்பழகன் : ஆகவே பல்வேறு பணிகளை வேறு வேறு அமைப்புகள் தங்கள் தங்கள் நிலைமைகளுக்கு ஏற்றவாறு நிறைவேற்றுவதற்கு இந்தச் சென்னைப் பெருநகர் சீரமைப்பு குழு பயன்

[திரு க. அன்பழகன்]

[1973 டிசம்பர்]

6-10
பி. ப.

படுகிற நிலைமையில் அந்தப் பல்வேறு அமைப்புகளும் தங்கள் பணிகளை நிறைவேற்றுவதில் எல்லா விதத்திலும் ஊக்குவிக்கப்படும். சென்னை மாநகராட்சி மேயர் அவர்கள் இதில் இடம் பெற வேண்டுமென்று தெரிவித்தார்கள். மேயருக்குரிய மரியாதையைத் தருவதில் நமது அரசு என்றும் பின் வாங்கியதில்லை. ஆனால் ஒரு ஆண்டிற்குமட்டும் அந்தப்பொறுப்பில் இருப்பவர்களுக்கு நகரத்தினுடைய பல்வேறு விதமான வளர்ச்சிப் பணிகள், நீண்ட காலத் திட்டங்கள் ஆகியவைகளைப்பற்றி ஆலோசனை கூறுவது கடினம் என்ற காரணத்தினால், மாநகராட்சி மன்றத்திலேயுள்ள உறுப்பினர்களிலே நீண்ட காலத் தொடர்பு உள்ளவர்கள் இடம் பெற வேண்டுமென்ற எண்ணத்தோடு இரண்டு பேர்களை இடம்பெறச் செய்யலாம் என்று ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது. அதேபோல நகரசபைத் தலைவராக உள்ளவர்களோ, உறுப்பினராக உள்ளவர்களோ, யாருக்கு அந்த வட்டாரத்திலே அதிக அனுபவமும் அந்தப் பகுதியைப் பற்றிய தெளிவும் இருக்கிறதோ அவர்களில் ஓரிருவர்களை இடம் பெறச் செய்ய வேண்டுமென்ற கருத்து ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது. அந்த வகையில் மாநகராட்சியில் உள்ளவர்களோ அல்லது நகரசபையில் உள்ளவர்களோ இடம் பெறுகிறார்கள். அதேபோல சட்ட மன்றத்திலிருந்து இருவர் இடம் பெற வேண்டுமென்ற கருத்து பொதுவாகத் தான் கொள்ளப்பட்டிருக்கிறதே தவிர, லெஜிஸ்லேட்டிவ் அசெம்பிளி என்று குறிப்பிடப்படவில்லை. “Two representatives from the Legislature” என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. எனவே, யாரை எடுக்க நேரிடுகிறது என்பதில் வேற்றுமை இருக்கலாமே தவிர, இந்த அவை ஒதுக்கப் பட்டிருக்கவில்லையென்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அதே போல நிபுணர்களாக உள்ளவர்களின் அட்வைசரி கவுன்சில் என்ற அமைப்பும் இதனுடைய தொடர்பாக ஆலோசனை வழங்குவதற்கு இருக்கிறது. இந்த அட்வைசரி கவுன்சில் பல நிபுணர்கள் பல துறையைச் சேர்ந்தவர்கள் இடம் பெற்றிருக்கிறார்கள். அவர்கள் ஆலோசனை கிடைக்கும். இதை யார் உருவாக்கித் தர வேண்டுமோ அந்த நிபுணத்துவம் உள்ளவர்கள் இடம் பெற்றிருக்கிறார்கள். இந்த மாதிரி வரைய திட்டத்தினுடைய அடிப்படையை நகரமைப்புத் துறையினரே வழங்குகிறார்கள். இதை ஆராய்கிறபோது, ஊராட்சி மன்றத்தார் ஆலோசனை வழங்குவதையும் ஏற்றுக் கொள்ளுகிறார்கள். மேலும் கருத்து மாறுபாடு இருக்குமானால், பரிசீலனை செய்யலாம். திருவொற்றியூர் நகரசபைப் பகுதி, ஆலந்தூர் நகரசபைப் பகுதி, சென்னை மாநகராட்சிப் பகுதி ஆகிய எந்தப் பகுதி பற்றி ஒரு டீட்டம் வருமானமும், அது பற்றி முதலில் அறிவிக்கப்படும். அறிவித்த இரண்டு திங்களுக்குள்ளாக அந்த ஊர் மன்றத் தலைவரோ, உறுப்பினரோ, அங்கேயுள்ள பொது மக்களோ, வேறு பொது அமைப்பைச் சேர்ந்தவர்களோ இந்தத் திட்டம் இந்த வகையில் ஏற்றதல்ல என்று அவர்களுக்குத் தோன்றுமானால் அதை அவர்கள் தெரிவிக்கலாம். அப்படித் தெரிவிக்கிற கருத்தை மெட்ரோபாலிடன் அத்தாரிட்டி பரிசீலனைசெய்யும். அவ்வாறு செய்த முடிவு அவர்களுக்கு உடன்பாடு இல்லை, அல்லது உடன்பாடு காண முடியவில்லையென்று சொன்னால், அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்யும். எனவே அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்யுமென்று சொன்னால், மறுபடியும்

1973 டிசம்பர் 3]

[திரு க. அன்பழகன்]

அதிகாரிகள்தான் ஆராய்ந்து பார்ப்பார்கள். அதிகாரிகள் மூலமாக அந்த மறுப்புகள் பரிசீலனைசெய்யப்பட்டு நமக்கு போதுமான காலம் தரப்பட்டு, ரெப்ரசண்டேஷன் யார் செய்ய வேண்டியிருந்தாலும் செய்வதற்கு இடம் தந்து, அதற்குப் பின்னர்தான் திட்டம் நிறைவேற்றப்படுவதற்கு அரசால் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்ட திட்டமாக ஏற்றுக்கொள்ளப்படும். நிறைவேற்றப்படுவது என்பது அதற்குப் பின்னாலும் தொடர்ந்து செய்ய வேண்டிய வேறு பல கடமைகளால் உருவாகும். ஆனால் இப்படித்தான் நிறைவேற்றப்படும் என்று ஒப்புக் கொள்ளப்பட்ட திட்டமாக அது உருவாகும்.

இதைப்போல ஜார்ஜ்ஷவுன் போன்ற நெருக்கம்மி குந்த பகுதிகளிலே புதிய திட்டமிடுகிறபோது, அங்கேயிருக்கிற வீடுகளை, கட்டிடங்களை இடித்து, புதிய சாலைகள் அமைக்க வேண்டிய நிலைமைகள் ஏற்படுமானால், அது சரியல்ல என்ற கருத்து பேசப்பட்டது. அப்படிப்பட்ட ஒரு நிலைமை வந்து விடக் கூடாது என்ற கருத்தில் பேசப்பட்டது. அப்படிப்பட்ட ஒரு நிலைமை வராது. ஏற்கனவே இருப்பதை மாற்றுகிறபோது, ஏற்பட்டு விட்டதை பெருமளவிற்கு அழிக்காமல், பெருமளவிற்குசிக்கல் ஏற்படுத்தாமல், அதிலே எங்கே கட்டாயமாக இடித்துக் கட்டவேண்டிய நிலைமை ஏற்படுகிறதோ அந்தக் கட்டிடங்கள் மட்டுமே பாதிக்கப்படும் அளவில்தான் வரையறுக்கப்படும் தவிர, ஒரு பழைய நகரத்தைப் புதுப்பிக்கிறபோது நினைத்தபடி பிளான் போட்டு புதுப்பிக்க கருசப்படமாட்டாது. எந்த அளவிற்கு வளர்ச்சிக்கு இடம் தருவதாக இருக்கிறதோ அந்த அளவிற்குப் பயன்படுத்தப்படும். வேண்டுமானால் ஒரு கட்டிடம் இடிந்து போகக் கூடிய கட்டிடமாக இருந்து, ஒரு வேளை டவுன் பிளானிங் அதாரிட்டி ஏற்கனவே அங்கேயிருக்கின்ற கட்டிடங்கள் இடிந்து போனதால் வேறு கட்டிடம் அந்த இடத்தில் வரக்கூடாது என்று முறைப்படுத்துவார்களானால் அப்படி ஏதாவது செய்யலாமே தவிர, இருப்பதை அடியோடு மாற்றுவது என்பது இதன் நோக்கம் அல்ல. போக்குவரத்து அடிப்படையிலேயும், மக்கள் தொகைப் பெருக்கத்தின் அடிப்படையிலேயும், தேவைகள் பெருகி வருகின்றன என்ற அடிப்படையிலேயும், தொழில்கள் வளருகின்றன என்ற முறையிலேயும் சென்னை நகரத்தில் பெருகி டக்கூடிய மக்கள் நகரத்திற்குள்ளே நல்ல வாழ்வு வசதியை எதிர்காலத்தில் பெறமுடியுமாது என்பதால் நகரத்திற்கு அப்பாலே உள்ள பகுதிகளிலேதான் பெருகிவரும் சென்னை பெரு நகர மக்களுடைய எதிர்காலத் தேவைகள் நிறைவேற்றப்பட வேண்டுமென்ற முறையிலே, ஏறத்தாழ 450 சதுரமைல் பரப்பளவில் இந்த எதிர்கால விரிவாக்கப் பணிகளை உருவாக்குவதற்கான திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்காகத்தான் இந்தச் சட்டம் மறுபடியும் 10 ஆண்டுகள் கழித்து எதிர்கட்சித் தலைவர் அவர்கள், “எல்லாவற்றையும் நிறைவேற்றுவதற்காக ஒரு சட்டத்தை நிறைவேற்றினீர்கள். இன்னும் நிறைவேறவில்லையே” என்று கூட கேட்க நேரம். இந்தச் சட்டம் நிறைவேற்றுவதன் மூலம் தகுந்த துவக்கப் பணியைத் தொடக்குவதற்கும் செய்வதற்குத் தான் என்று நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். பிளானிங் என்று போடப்படுகிற திட்டங்களெல்லாம் நிறைவேற்றப்பட முடிவதில்லை. அதுவும் டவுன் பிளானிங்கைப் பொறுத்த வரையில், ஒழுங்கு படுத்திகிற

தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டு, நகர-நாட்டுப்புற அமைப்பு
(திருத்த) சட்ட முன் வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்
வடிவு எண் 31/73)

[திரு. க. அன்பழகன்]

[1973 டிசம்பர் 3]

வேலையைச் செய்கிறோம். அதற்குப் பிறகு ஏற்படுகிற வளர்ச்சிக் கேற்ப இந்தத் திட்டத்தினுடைய நோக்கம் தடைப்படாது நிறைவேறுமானால், நம்முடைய லட்சியம் நிறைவேறியதாக ஆகும். எனவே அந்த முறையில் திரு. காமோதரன் அவர்கள் கூறியது போன்று அதற்கான சட்ட வடிவம் பெறுவதை இது “எனேப்எஸ் அமென்ட்மென்ட் ஆக்ட்” என்று சொன்னார்கள். அந்த முறையில் சென்னை பெருநகர்ப் பகுதி பெற வேண்டிய சில சீரமைப்பு வசதிகளைப் பெறச் செய்வதற்காக, இந்த அடிப்படையான வளர்ச்சியை உள்ளத்தில் கொண்டு அதற்குத் தேவையான அதிகாரத்தைப் பெற்று ஒரு மன்றம் செயல்படுவதற்காக இந்தத் திருத்த மசோதா இங்கே கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது. இதைக் குறித்து மாண்புமிகு உறுப்பினர்களும், எதிர்க்கட்சித் தலைவரவர்களும் தெரிவித்த கருத்துக்களுக்கு நான் இயன்ற அளவிற்கு விளக்கங்களைக் கூறியிருக்கிறேன். எல்லா விளக்கங்களையும் கூறுவது என்பது இந்தக் குறைந்த நேரத்தில் இயலாத காரியம். எனவே, இதை நிறைவேற்றித் தரவேண்டுமென்று அவையோரைக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : அவை முன்னுள்ள பிரச்சினை—

“சட்டப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டு நகர-நாட்டுப்புற அமைப்பு (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்டமுன்வடிவு எண் 31/73) ஆய்விற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்.”

தீர்மானம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

சட்ட முன்வடிவு, பிரிவு வாரியாக, ஆய்விற்கு எடுத்துக் கொள்ளப் பட்டது.

பிரிவுகள் 2 முதல் 6 வரை, அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டன.

பிரிவு 1, முகப்புரை, நெடுந் தலைப்பு ஆகியவை, அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டன.

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன்: தலைவரவர்களே, “சட்டப் பேரவை யால் நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டு, நகர-நாட்டுப்புற அமைப்பு (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்டமுன்வடிவு எண் 31/73) நிறைவேற்றப்பட வேண்டும்” என்று முன்மொழிகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : அவை முன் உள்ள பிரச்சினை—

“சட்டப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டு, நகர-நாட்டுப்புற அமைப்பு (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 31/73) நிறைவேற்றப்பட வேண்டும்.”

தீர்மானம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.